CHAPITRE 1 : GENERALITES

GENERALITES

Préambule

Le présent document établit un référentiel des différents règlements et consignes applicables aux membres de l'Aéro-club de Vienne lorsqu'ils utilisent les avions de l'Association.

Il vient compléter et préciser le précédent règlement intérieur de l'Aéro-club en date du 28.04.06 qu'il annule et remplace.

Il n'est pas opposable aux JAR-OPS, JAR-FCL, Règles de l'Air, Code de l'Aviation Civile ou autre textes officiels actuels ou futurs qui restent les références légales, sauf si il est plus restrictif que ces textes.

L'adhésion au club et l'utilisation de ses moyens (avions, hangar,…) vaut acceptation de ces règles : toute déviation exposerait son auteur aux sanctions prévues par ce règlement ou les statuts de l'Aéroclub et éventuellement par la Loi.
Il est accessible en salle de préparation des vols et disponible en téléchargement sur le site de l'Aéroclub.

Il est établi par le Bureau et sera revu à tout moment si les circonstances l'exigent.

Pour le Bureau,

Le Président :

Philippe FOLLIOT

GENERALITES

Sommaire

CHAPITRE 1 : GENERALITES ……1.00.00

Préambule : …….. 1.01.01

Sommaire : ……. 1.02.01

Introduction : …… 1.03.01

Liste des pages en vigueur : ……. 1.04.01

Suivi des mises à jour : …… 1.05.01

Organisation / Statuts: …… 1.06.01

Amendement et mise à jour : ……1.07.01

CHAPITRE 2 : REGLEMENT DU VOL MOTEUR ……2.00.00

Exigences réglementaires : …… 2.01.01

Vie du Club : ……. 2.02.01

Validités des licences et qualifications : ……. 2.03.01

Temps de vol /Réservations : …….. 2.04.01

Anomalies de fonctionnement, incident, accident : ….. 2.05.01

CHAPITRE 3 : REGLES D'EXPLOITATION : 3.00.00

Préparation du vol : 3.01.01

Procédures sol : 3.02.01

Procédures vol : 3.03.01

GENERALITES

Sommaire (suite)

Consignes de piste : 3.04.01

Documents : 3.05.01

Vols à particularité : 3.06.01

Informatique : 3.07.01

Communication : 3.08.01

CHAPITRE 4 : INSTRUCTION..... 4.00.00

Manuel d'instruction: 4.01.01

GENERALITES

Introduction

L'Aéro-club de Vienne met à la disposition de ses membres plusieurs appareils dont les conditions d'utilisation sont définies par le présent document.

L'Aéro-club est une association reconnue d'utilité publique régie par la loi de 1901, à but non lucratif, affiliée à la Fédération Française Aéronautique, et agrée par les Pouvoirs Publics. A ce titre, il est interdit d'utiliser les appareils du Club à des fins commerciales.

.

GENERALITES

Liste des pages en vigueur

- Page de garde Chapitre 1 : ……1.00.00 / 1 NOVEMBRE 2012

Préambule : ……..……..…..1.01.01 / 1 NOVEMBRE 2012

Sommaire : …..……..……1.02.01 / 1 NOVEMBRE 2012
1.02.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Introduction : ……..……..……..……1.03.01/ 1 NOVEMBRE 2012

Liste des pages en vigueur : ……..... ;.....1.04.01/ 1 NOVEMBRE 2012
1.04.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Suivi des mises à jour : ……..……..……1.05.01 / 1 NOVEMBRE 2012

Organisation / Statuts: ……..……..…… 1.06.01 / 1 NOVEMBRE 2012

Amendements et mises à jour : ……..…….…. 1.07.01 / 1 NOVEMBRE 2012

- Page de garde Chapitre 2 : …….2.00.00 / 1 NOVEMBRE 2012

Exigences réglementaires : ……...2.01.01 / 1 NOVEMBRE 2012
2.01.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Vie du Club : ……..…… 2.02.01 / 1 NOVEMBRE 2012
2.02.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Validités des licences et qualifications : ……2.03.01 / 1 NOVEMBRE 2012
2.03.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Temps de vol /Réservation : ……..……2.04.01 / 1 NOVEMBRE 2012
2.04.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Anomalies de fonctionnement, incident, accident : ….2.05.01 / 1 NOVEMBRE 2012
2.05.02 /1 NOVEMBRE 2012

- Page de garde Chapitre 3 : ……...3.00.00 / 1 NOVEMBRE 2012

Préparation du vol : ……..……3.01.01 / 1 NOVEMBRE 2012

Procédures sol : ……..……..3.02.01 / 1 NOVEMBRE 2012
3.02.02 / 1 NOVEMBRE 2012

GENERALITES

Liste des pages en vigueur (suite)

Procédures vol : ……..…… ;……..3.03.01 / 1 NOVEMBRE 2012

Consignes de piste : ……..3.04.01 / 1 NOVEMBRE 2012
3.04.02 / 1 NOVEMBRE 2012
3.04.03 / 1 NOVEMBRE 2012

Documents : ……..…….3.05.01 / 1 NOVEMBRE 2012
3.05.02 / 1 NOVEMBRE 2012
3.05.03 / 1 NOVEMBRE 2012
3.05.04 / 1 NOVEMBRE 2012
3.05.05 / 1 NOVEMBRE 2012

Vol à particularités : …… ;;……...3.06.01 / 1 NOVEMBRE 2012
;

Informatique : …… ;;…….. 3.07.01 / 1 NOVEMBRE 2012
3.07.02 / 1 NOVEMBRE 2012

Communication : …… ;;;……... 3.08.01 / 1 NOVEMBRE 2012

- Page de garde Chapitre 4 : ……...4.00.00 / 1 NOVEMBRE 2012

Manuel d'instruction : ……..4.01.01/ 1 NOVEMBRE 2012

GENERALITES

Feuille de suivi des mises à jour

Numéro de mise à jour	Date de mise en vigueur
0	01 Août 10
1	15 Août 10
2	1 Novembre 2012
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	

Numéro de mise à jour	Date de mise en vigueur
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	

GENERALITES

Organisation

Se référer aux Statuts de l'Association.

L'adhésion à l'Aéro-club de Vienne vaut adhésion à ses statuts

GENERALITES

Amendements et mises à jour

Les amendements, corrections et mises à jour éventuelles, seront diffusés par courrier électronique accompagnés d'une lettre détaillant les pages corrigées, explicitant les modifications apportées et indiquant leur date d'application.

Le contenu des mises à jour devra avoir été validé par le Président et le Bureau et, pour les aspects techniques et opérationnels, par le Chef Pilote.

Chaque membre de l'association est responsable de la mise à jour de son exemplaire de ce manuel.

CHAPITRE 2 : REGLEMENT DU VOL MOTEUR

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Exigences règlementaires

- Pour être autorisé à piloter les avions du club, il convient :
  - D'être membre actif de l'Aéro-club à jour de cotisations c'est-à-dire licence FFA et cotisation club.
  - De ne pas avoir de compte-pilote débiteur.
  - De disposer d'une aptitude médicale en état de validité.
  - D'être titulaire d'un titre aéronautique Avion tel que prévu par les textes en vigueur, en cours de validité, assorti des qualifications et autorisations nécessaires au pilotage de l'avion utilisé, au type de licence détenue et au vol envisagé.
  - D'avoir l'autorisation du Chef Pilote ou d'un instructeur d'utiliser le type d'avion retenu pour le vol projeté ; cette autorisation sera accordée aux pilotes entraînés et reconnus aptes après un ou plusieurs vols en double commande avec un instructeur qui notifiera sa décision au Bureau ; dans le cas particulier des appareils à train classique, un pilote devra pouvoir justifier d'une formation complète avec un instructeur et être déclaré apte avec une restriction éventuelle à l'utilisation des pistes en dur.
  - De respecter les critères d'expérience récente
  - D'avoir effectué un vol de revalidation de compétence avec un instructeur tel que défini dans le manuel d'instruction.
  - De disposer d'une autorisation écrite d'un instructeur à entreprendre le vol envisagé, dans le cas d'un vol solo pour les élèves-pilotes.

- Sauf raison de force majeure, les avions à train classique sont limités à 25 kts de vent pour le décollage et l'atterrissage et la composante maximale de vent de travers sera limité à 15 kts rafale incluse.

- La quantité minimale d'huile au départ d'un vol devra être suffisante pour couvrir le vol envisagé compte tenue de la consommation d'huile connue.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Exigences réglementaires

- Pour un vol local (rayon de 20 nm autour du terrain de Reventin), la quantité minimale de carburant utilisable embarquée devra permettre 1 heure de vol au régime de croisière normal ;

- En cas de voyage, en complément de la réglementation officielle, la quantité de carburant utilisable embarquée doit permettre de couvrir la longueur d'étape compte tenu des conditions du jour (vent, altitude, régime de croisière) ; sauf cas de force majeure, la quantité de carburant utilisable restant à bord au touché des roues (destination, dégagement ou déroutement) ne devra pas être inférieur à 30 minutes de vol au régime de croisière normal.

Note : Le calcul de carburant doit prendre en compte les éléments suivants :

- Carburant inutilisable
- Forfait roulage (3 litres/roulage)
- Délestage d'étape dans les conditions du jour (vent, altitude, régime de croisière)
- Forfait procédure (couvrant une intégration, une approche, une remise de gaz et un tour de piste) correspondant à 10 minutes de vol au régime de croisière normal.
- Réserve de dégagement, permettant de couvrir le délestage depuis la remise de gaz à destination jusqu'au touché des roues au terrain de dégagement éventuel retenu
- Réserve finale : 30 minutes de vol au régime de croisière normal

- **Sauf cas de force majeure, un vol ne sera pas poursuivi si la quantité de carburant utilisable restant à bord est inférieure à 30 minutes de vol au régime de croisière normal.**

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Vie du Club

- En cas d'escale hors base, le pilote devra s'assurer de l'amarrage correct de l'avion ou de sa mise à l'abri, à ses frais; il s'efforcera de payer directement les frais aéroportuaires exigibles, faute de quoi, il devra supporter les frais de traitement qui en découlent. Dans l'impossibilité de ramener un avion dans les délais les plus brefs suite à un voyage interrompu, il supportera les frais de retour à la base de l'appareil.

- Les pilotes de plus de 70 ans devront vérifier que les contrats d'assurance ne comportent pas de restriction les concernant.

- Le Président, le Chef Pilote, les instructeurs ou les membres du Bureau peuvent, s'ils le jugent utile, faire procéder à un vol de contrôle pour chaque pilote de l'Aéro-club.

- Le Président, le Chef Pilote, les instructeurs ou les membres du Bureau peuvent, s'ils le jugent utile, interdire un décollage.

- Le Président, le Chef Pilote, les instructeurs ou les membres du Bureau peuvent demander à un pilote de présenter son carnet de vol, licence et certificat médical en cours de validité avant d'autoriser un vol.

- Un pilote ne doit pas entreprendre un vol s'il n'est pas en état physique ou mental de le faire et notamment sous l'effet de drogue, d'alcool ou de médicaments susceptibles d'affecter ses facultés et de nuire à la sécurité. La consommation d'alcool doit être proscrite dans les12 heures qui précèdent un vol et le taux d'alcoolémie doit être nul (sous peine de nullité des assurances).
  En cas de prescription médicale il conviendra de s'assurer auprès du médecin ou à l'aide de la notice descriptive du médicament utilisé que ces substances n'altèrent pas la vigilance ou n'influent pas sur le comportement; en cas de vaccination, il devra éviter de voler le jour même.

- Tout membre du club qui souhaite diffuser aux autres membres une information qui ne constitue ni un fait technique, ni un REX, doit obtenir l'autorisation du Président. En cas de refus, il pourra la soumettre au Bureau qui statuera ; il ne pourra ni l'afficher, ni la diffuser par voie de presse, messagerie électronique ou poste ; il ne pourra en aucun cas utiliser le listing des membres du club pour toute information personnelle, publicitaire, diffamatoire ou conflictuelle ; dans tous les cas, toute attaque personnelle qui pourrait créer de l'animosité entre les membres est à proscrire.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Vie du Club

- **La suspension temporaire ou définitive de vol et même l'exclusion définitive pourront être prononcées contre un pilote ayant contrevenu aux Règles de l'Air ou au présent règlement, même s'il n'en est pas découlée de conséquence corporelle ou matérielle.**

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Validité des licences et qualifications

- **Validité de la licence :**

La validité d'une licence est déterminée par la validité des qualifications qu'elle comporte ainsi que par la validité du certificat médical qui y est associé.

- **Validité du certificat médical :**

Chaque pilote est responsable de la validité de son certificat médical

- **Validité de l'expérience récente :**

Les avions de l'Aéroclub sont classés par groupes ; le groupe train classique et le groupe train tricycle.

- Pour pouvoir effectuer un vol sur un appareil de l'Aéroclub tout pilote devra justifier d'une expérience minimale d'un vol en qualité de commandant de bord dans les 30 jours précédents sur un appareil de même groupe pour un vol en solo et de 3 décollages et 3 atterrissages dans les 90 jours précédents (dont au moins un vol dans les 30 jours précédents) sur un appareil de même groupe pour un vol avec passagers.

- L'appartenance des avions à un même groupe ne dispense pas un pilote de devoir justifier de la connaissance des particularités afférentes à chaque avion.

- Pour pouvoir effectuer un vol sur un appareil à train classique, un pilote devra pouvoir justifier d'un vol mensuel comprenant au moins 3 décollages et 3 atterrissages sur un avion de ce type ; sauf cas de force majeure, l'utilisation de ce type d'appareil sur piste en dur est soumise à un entraînement spécifique et à l'autorisation d'un instructeur.

- Pour pouvoir effectuer un voyage sur l'un des avions du Club, un pilote devra pouvoir justifier d'un entraînement régulier : pour un voyage de plus de 100 nm et pour une immobilisation de l'avion de plus d'une journée, il faudra pouvoir justifier avoir accompli un minimum de 3 heures de vol dans les 6 derniers mois.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Validité des licences et qualifications

Faute de satisfaire à ces exigences, le pilote devra se présenter au Chef pilote ou à un instructeur qui statuera sur l'éventualité d'un vol de validation.

Toutes ces dispositions ne dispensent pas un pilote d'exercer son jugement en fonction des conditions du jour avant d'entreprendre un vol.

Chaque pilote est responsable de la validité de son expérience récente.

Le non-respect de ces obligations entrainera d'office une suspension de vol qui pourra conduire à une suspension définitive voire à l'exclusion d'un pilote même s'il n'en est pas découlé de conséquence corporelle ou matérielle ; en cas d'accident, ce non-respect sera considéré comme une faute engageant la responsabilité (personnelle) du pilote.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Temps de vol – Réservation

1. Réservation :

La réservation d'un avion est **obligatoire** ; elle se fait par informatique soit directement dans les locaux de l'Aéro-club, soit par internet (voir 3.07.01 : « OPEN FLYER ») ; en cas de voyage, la destination doit être clairement indiquée.

Le pilote s'efforcera de se présenter au terrain de manière à ce que l'heure de début de réservation corresponde à l'heure de prise en compte effective de l'avion.

Seuls les membres brevetés et effectivement lâchés sur au moins un des avions du Club disposent d'un accès au logiciel de réservation. Pour les élèves, la réservation est faite par l'instructeur.

Le pilote s'efforcera de réduire la durée de la réservation à une valeur cohérente avec le vol envisagé.

En cas d'annulation, le pilote devra prendre toutes les dispositions pour faire connaître cette annulation et notamment au niveau du système informatique de réservation.

Un retard supérieur à 15 minutes entraînera de fait l'annulation de la réservation ; afin de permettre le réengagement de la machine, cela ne dispense cependant pas des obligations précisées à l'alinéa précédent.

Sauf cas de force majeure, le pilote devra respecter au mieux l'heure de retour.

2. Immobilisation :

Réserver un avion sur une longue durée implique une utilisation minimale établie comme suit :

- Samedi et Dimanche : minimum 5 heures de vol sur les 2 jours
- Samedi, Dimanche ou jours fériés : minimum 2 heures de vol par jour
- Jours de semaine : minimum 1 heure de vol par jour

En cas d'immobilisation abusive, il pourra être décompté le minimum établi ci-dessus ; ces immobilisations sont prévues pour des conditions météorologiques réputées bonnes.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Temps de vol – Réservation

3. Temps de vol :

Le temps de vol est calculé depuis la mise en route moteur jusqu'à son arrêt ; il est comptabilisé grâce à l'horamètre du compte-tours de chaque avion et est converti en temps décompté en fonction d'un coefficient ; en cas de panne de l'horamètre, c'est le temps réel (montre) qui sera utilisé.

4. Paiement :

Le règlement des heures de vol et autres frais (taxes d'atterrissage, hangar avion,….) est effectué par la méthode de la provision de compte ; les pilotes doivent conserver un solde créditeur faute de quoi ils seront interdits de vol jusqu'à régularisation, sauf cas de force majeure et accord du Président, d'un Vice-Président ou du Trésorier. Les comptes sont affichés et tenus à jour par le Trésorier ; la bonne pratique voudrait d'autre part que l'approvisionnement du compte soit anticipé notamment lorsqu'un vol long est prévu.

En cas de compte débiteur de façon récurrente, le pilote incriminé pourra se voir interdire l'accès aux réservations et/ou aux installations de l'Aéroclub (par invalidation de son badge) jusqu'à régularisation.

Le recouvrement des sommes dues au titre des heures de vol pourra être effectué judiciairement et notamment par simple ordonnance d'injonction de payer devant le Tribunal d'Instance compétent.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Anomalies – Incident – Accident

1. Anomalie :

Un pilote ne devra pas entreprendre un vol si une anomalie quelconque pouvant engager la sécurité a été constatée avant le décollage.

Toute anomalie même anodine devra être signalée de façon visible sur l'avion; elle sera ensuite traitée de la façon suivante :

1. Faites en évaluer la gravité par le responsable technique :

    - Le problème est réel ; notez le type d'anomalie dans la case « OBSERVATIONS » du carnet de route : **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** par le responsable technique

    - Le problème est réel mais le responsable technique décide que l'on peut sursoir à sa correction ; dans la case « OBSERVATIONS » notez l'anomalie et une fois l'APRS délivrée par le responsable technique, **l'avion peut repartir** : dans ce cas, décrivez le problème en détail dans « LE LIVRET DE SUIVI MECANIQUE »

2. Si le responsable technique n'est pas joignable, **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** (et mises dans la boite aux lettres « documents » à l'entrée de la PPV)

.

2. Incidents – Accidents

- Procédure : en cas d'atterrissage en campagne, d'incident ou d'accident, les pilotes devront dans la mesure du possible mettre l'avion en sécurité (contacts magnétos, batterie, radios, essence fermée, caches-Pitot en place), si possible préserver les indices matériels et contacter au plus tôt le Président de l'Aéro-club ou, à défaut, un membre du Bureau et selon la gravité, l'Aviation Civile et les Autorités.

- Assurance : certains de nos avions font l'objet d'une assurance CORPS pour une valeur réajustée chaque année ; cette valeur en cas de remboursement est amputée d'une franchise dont le montant est également revu chaque année par l'assureur.

REGLEMENT DU VOL MOTEUR

Anomalies – Incident – Accident

- Responsabilité : tout pilote ayant endommagé ou détruit un avion sera suspendu de vol jusqu'à nouvel avis ; il sera tenu responsable des dégradations qu'il peut commettre sur un appareil et ses équipements si elles sont causées par manque de soin, négligence ou incompétence avérée ; en cas d'infraction flagrante ou de circonstances douteuses, il restera suspendu jusqu'à ce que les conclusions d'enquête soient déposées ; il aura le recours de s'expliquer devant un conseil composé du Président, des membres du Bureau, du Chef Pilote et d'un représentant des pilotes qu'il aura désigné ; il sera tenu pour pécuniairement responsable du matériel utilisé lorsque l'incident ou l'accident auront pour origine une infraction aux règles de l'air ou au présent règlement; dans ce cas, le pilote responsable supportera au minimum la franchise d'assurance (ou son équivalent en Euros si l'avion n'est pas assuré CORPS) et les frais de dépannage (démontage, rapatriement de l'avion,…) ; le Bureau décidera, sans appel, de la répartition des charges financières entre le pilote et le Club ; le recouvrement des sommes dues pourra s'effectuer par voie judiciaire et les frais inhérents seront à la charge du redevable (article 700 NCPC).

Note :

- *Incident : un incident est un évènement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité.*
- *Incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire (quasi collision avec un autre aéronef ou avec le relief, tentative de décollage ou d'atterrissage sur une piste occupée ou fermée, défaillance structurale ou du moteur n'ayant pas entraîné un accident, situation relative au carburant exigeant de se déclarer en urgence, sortie de piste, ….)*
- *Accident : évènement au cours duquel une personne est mortellement blessée ou grièvement blessée du fait de l'aéronef, ou au cours duquel l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurale qui altère ses caractéristique de résistance structurale et/ou de performance en vol et qui nécessitent une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.*

CHAPITRE 3 : REGLES OPERATIONNELLES

REGLES OPERATIONNELLES

Préparation du vol

Les actions préliminaires au vol, outre ou en compléments de celles prévues par le manuel d'utilisation de l'avion ou les Règles de l'Air, comprendront obligatoirement :

- L'étude et l'exploitation des données météo concernant le vol projeté conformément à la réglementation ; le premier utilisateur de la journée pourra imprimer et afficher ces données sur le tableau prévu à cet effet dans la salle de préparation des vols.

- L'étude et l'exploitation des NOTAM concernant le vol projeté conformément à la réglementation ; ceux jugés pertinents pourront également être affichés.

- La vérification des performances avions (décollage et atterrissage) et du centrage.

- L'exploitation des documents avion notamment le potentiel restant, la prochaine échéance de visite, la cohérence des données carburant ainsi que la présence des documents avion et pilote réglementaires.

- Le renseignement de l'outil informatique de réservation et notamment la destination en cas d'atterrissage prévu hors base.

- La vérification de son compte pilote dont le crédit devra couvrir le vol projeté (il est admis dans le cas contraire que le vol puisse être effectué si l'alimentation du compte est faite immédiatement au retour)

- La vérification de l'autonomie et du niveau de carburant et d'huile; ils ne seront en aucun cas inferieur aux niveaux prévus en 2.01.01 et 2.01.02 ; pour un avion n'effectuant que des vols de courte durée, il est admis que la vérification du niveau d'huile ne soit faite qu'au premier vol de la journée ; la procédure à appliquer est décrite en 3.04.02 (consignes de piste).

- La réalisation des purges carburant qui devront être faites au premier vol de la journée conformément à la procédure décrite en 3.04.02 (consignes de piste).

REGLES OPERATIONNELLES

Procédures sol

1. Matériel :

Les pilotes devront s'appliquer à réduire l'usure du matériel au minimum en le maniant avec précaution et en respectant strictement les consignes afférentes à chaque type d'avion en ce qui concerne les vitesses de rotation moteur, les temps de chauffe et les essais imposés. D'autre part les verrières rabattables en plexiglas seront maniées avec délicatesse : elles seront maintenues fermées hors phases d'embarquement ou de débarquement au cours desquelles leur verrouillage devra être assuré, et en aucun cas « claquées » à la fermeture. L'embarquement et le débarquement des passagers se fait sous la responsabilité du pilote.

2. Evolutions au sol :

Hormis pour les besoin de maintenance, les évolutions au sol moteur tournant devront ce faire hors de la ZEC (Zone d'Evolution Contrôlée) matérialisée par un zébra rouge et dans tous les cas de manière à réduire à minima les effets de souffle dans le hangar.

3. Roulage :

La vitesse de roulage préconisée est celle correspondant à « un homme au trot », la puissance appliquée doit être celle « juste nécessaire » à la manœuvre de l'appareil et les volets doivent être rentrés pour le roulage (afin de minimiser les détériorations liées aux projections diverses ou à une rencontre fortuite avec une balise) ; rouler vite, freiner fort, tourner vite doivent être proscrit, les efforts induits étant préjudiciables aux atterrisseurs.

4. Parking avion :

Les avions devront être parqués en priorité sur la zone en herbe devant le hangar, sur une ou deux lignes, le nez dans le sens du QFU en service (sauf indication contraire du manuel d'utilisation).
Leur disposition devra permettre le taxiage des autres avions au départ ou à l'arrivée.
Dans le cas des avions à train classique, le manche gauche sera maintenu par la ceinture gauche en position plein cabré.
Lorsque l'avion n'est pas prévu revoler dans un délai raisonnable et dans tous les cas si il n'y à personne à l'Aéro-club, il sera rangé dans le hangar. Lors de cette opération, il sera vérifié que tous les contacts, les radios et radio-nav sont coupés, les cache-Pitot en places et les verrières verrouillées.
En aucun cas il ne devra rester un avion à l'extérieur hors de la présence effective d'un membre du club.

REGLES OPERATIONNELLES

Procédures sol

5. Pleins carburant :

Les pleins carburant seront effectués avec toute la prudence nécessaire notamment en s'interdisant d'approcher la pompe de face avec le moteur en fonctionnement et en établissant une liaison équipotentielle avant de débuter les opérations de pleins.

6. Accès :

Chaque pilote breveté se voit remettre un badge donnant accès au hangar et au Club-house ainsi que le code de l'alarme et les numéros à appeler en cas de déclanchement intempestif de celle-ci ; les élèves pilotes quant à eux ne sont pas dotés de ce badge.
Hors de la présence effective d'un membre du Club, les portes et accès devront être impérativement fermés et l'alarme activée en cas d'absence prolongée ; elle sera également systématiquement activée le soir à la fin des activités au départ du dernier présent.

REGLES OPERATIONNELLES

Procédures vol

1. Interdictions :

Sont interdits tout le temps et partout :

- Les atterrissages en campagne, sauf cas de force majeure ou si l'atterrissage est préférable à la poursuite du vol
- Les vols de nuit hors cadre réglementaire
- Le vol par conditions météorologiques inférieures aux minima VFR afférents au type d'espace aérien fréquenté
- Les manœuvres de voltige aérienne
- Les vols rasants
- Sauf consigne locale, un virage au décollage avant 300 pieds sol
- Toute rupture du vol à vue

2. Approche :

Hors exercice spécifique, les approches seront conduites de manière à être stabilisées au plus tard à 300 pieds sol ; les critères de stabilisation sont l'axe, le plan, la vitesse et la puissance affichée.
Une attention particulière sera portée à la vitesse : en effet, une majoration injustifiée de la vitesse d'approche conduit à des touchés longs avec des vitesses résiduelles importantes (risque de sortie de piste) et des assiettes très plates (risque pour l'atterrisseur avant).
L'attitude au touché sur les avions à train tricycle doit être « nez haut ».

REGLES OPERATIONNELLES

Consignes de piste

1. Barre de tractage :

La barre de tractage ne doit en aucun cas rester en place sur la roulette de nez des avions hors phases de manutention des appareils

Lorsque l'avion est au hangar, elle peut être placée devant le train avant en faisant office de cale.
Lorsque l'avion est sorti, elle doit être aussitôt replacée sur les râteliers prévus à cet effet dans le hangar (ou éventuellement en soute si le vol projeté implique son emport). Lorsqu'il s'agit d'une simple manutention des avions au sol, il est toléré de placer la barre de tractage devant le train avant en position de cale **mais en aucun cas**, la barre ne sera laissée en place si personne ne manipule effectivement l'avion.

Toute manipulation des hélices devra se faire avec précaution ; la coupure des contacts magnétos doit obligatoirement être confirmée avant toute opération de tractage ou de repoussage ; en cas d'efforts exercés sur les hélices, ils devront l'être uniquement en pied de pale et sans contrainte sur les cônes.

2. Cache – Pitot :

Il est demandé de respecter les consignes suivantes :

- Les cache – Pitot **devront systématiquement** être mis en place dans les cas suivants :
  - Rangement de l'avion au hangar (même momentané)
  - Avion parqué pendant plus d'une heure
  - Avion prévu être utilisé dans l'heure suivante mais **pas de contact** physique entre l'équipage descendant et l'équipage montant.

- Les cache – Pitot **pourront ne pas** être mis en place dans le cas suivant :
  - Escale de moins d'une heure **et** utilisation par le même équipage

- Les cache – Pitot **ne devront pas** être mis en place dans le cas suivant :
  - Avion réutilisé immédiatement par un autre équipage lorsqu' il y a passation de consignes entre l'équipage descendant et l'équipage montant.

REGLES OPERATIONNELLES

Consignes de piste

3. Purges carburant :

Elles seront effectuées systématiquement au premier vol de la journée (avant le déplacement des avions) en utilisant les équipements prévus se trouvant à un emplacement dédié dans le hangar ; l'essence recueillie avec l'outil spécifique sera versée dans le récipient prévu ; une attention particulière sera apportée à la vérification de la bonne fermeture des purges après l'opération et au retour du matériel à son emplacement.

4. Huile

Le niveau d'huile sera vérifié systématiquement au premier vol de la journée et aussi souvent que nécessaire.
Un emplacement dédié à ces opérations regroupant le matériel ainsi que l'huile nécessaire est aménagé dans le hangar.
Les précautions à observer sont les suivantes :

- Prendre garde aux températures élevées éventuelles de l'huile et du moteur ;
- S'appliquer à réduire au maximum grâce à un chiffon les écoulements d'huile lors du retrait de la jauge (pollution du compartiment moteur) ;
- Eviter de mettre trop d'huile, ce trop-plein étant ensuite expulsé par le reniflard (garder ½ à 1 graduation de marge) ;
- Ne pas resserrer inutilement fort les bouchons à filets coniques au risque de rendre leur ouverture difficile au détriment de la sécurité (huile non vérifiable) ;
- En cas de vol prolongé hors base, l'emport d'un bidon d'huile devra être prévu

5. Plein carburant

L'arrivée moteur tournant face à la pompe doit être évitée.
La procédure suivante sera appliquée :

- Liaison équipotentielle entre l'avion et les pompes systématiquement établie avant le début des opérations
- Frein de park relâché.
- Présentation du badge « Pilote » devant le lecteur magnétique ; saisie du code pilote (code « PIN ») + validation puis saisie de l'immatriculation avion + validation.

REGLES OPERATIONNELLES

Consignes de piste

6. Lavage avion :

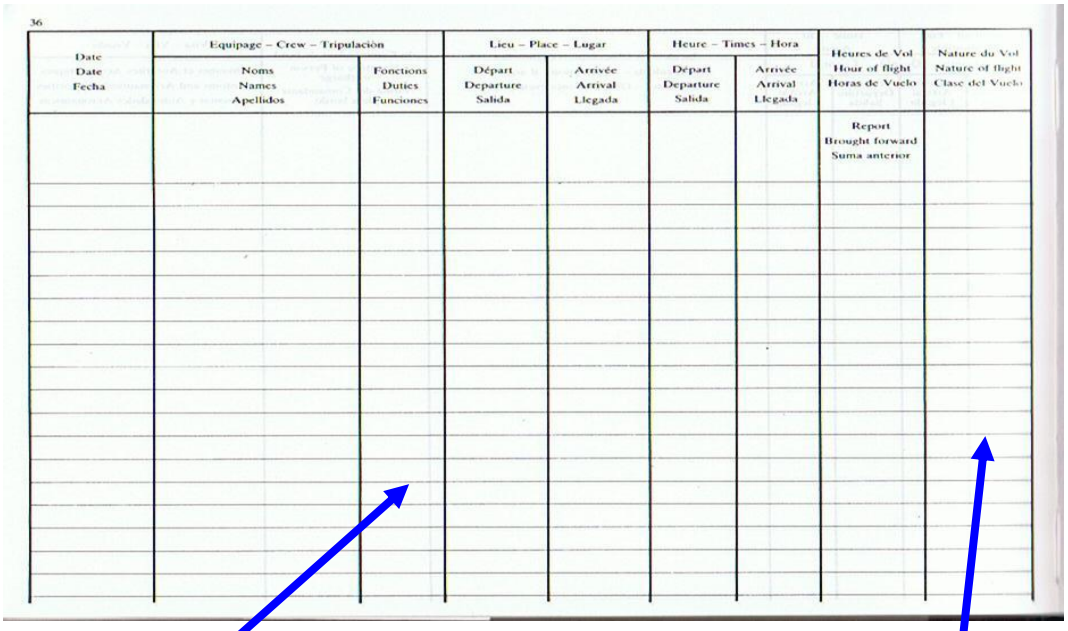
La propreté des avions doit être maintenue.
Le matériel nécessaire au lavage des avions et des verrières est regroupé à un emplacement dédié dans le hangar.
Le lavage de nos avions en bois et toile ne doit pas se faire à grandes eaux ; utiliser le matériel spécifique.
Pour les verrières, prendre garde à utiliser le matériel dédié afin d'éviter la pollution des éponges et autres peaux de chamois par des particules solides pouvant entrainer des rayures sur le plexiglas.
Les produits utilisés seront exclusivement ceux prévus spécifiquement pour chaque utilisation (verrière ou cellule).
Le retour du matériel à son emplacement est impératif.

REGLES OPERATIONNELLES

Documents

1. Carnet de route :

Le carnet de route sera systématiquement complété à l'encre **noire** (exigence DGAC) à la fin de chaque étape notamment en renseignant les informations relatives à l'avitaillement et en respectant les particularités suivantes:



36

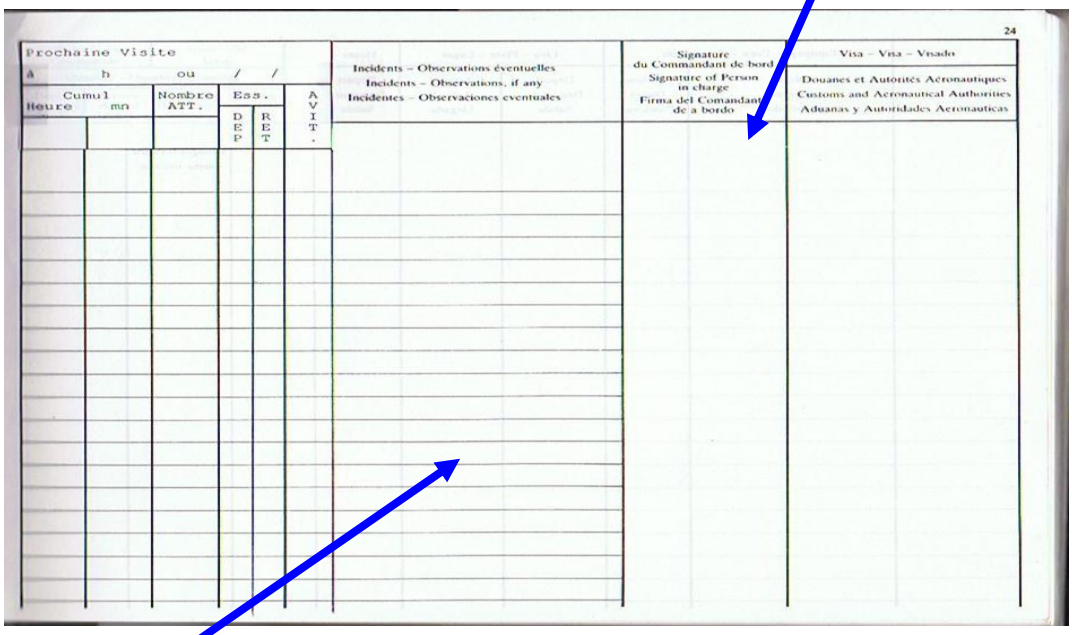
Date Date Fecha	Equipage – Crew – Tripulación		Lieu – Place – Lugar		Heure – Times – Hora		Heures de Vol Hour of flight Horas de Vuelo	Nature du Vol Nature of flight Clase del Vuelo
	Noms Names Apellidos	Fonctions Duties Funciones	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada	Départ Departure Salida	Arrivée Arrival Llegada		
							Report Brought forward Suma anterior	

<u>Fonction à bord</u> : P : Pilote **<u>Nature du vol</u> : PRIVE**
EP : Elève pilote (même pour vol « solo »)
I : Instructeur

REGLES OPERATIONNELLES

Documents

Emargement Obligatoire



Observation :

- **Si pas d'anomalie la mention RAS doit être portée**

- **SI VOUS OBSERVEZ UNE ANOMALIE**

1. Faites en évaluer la gravité par le responsable technique :

   - Le problème est réel ; notez le type d'anomalie dans la case « OBSERVATIONS » du carnet de route : **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** par le responsable technique

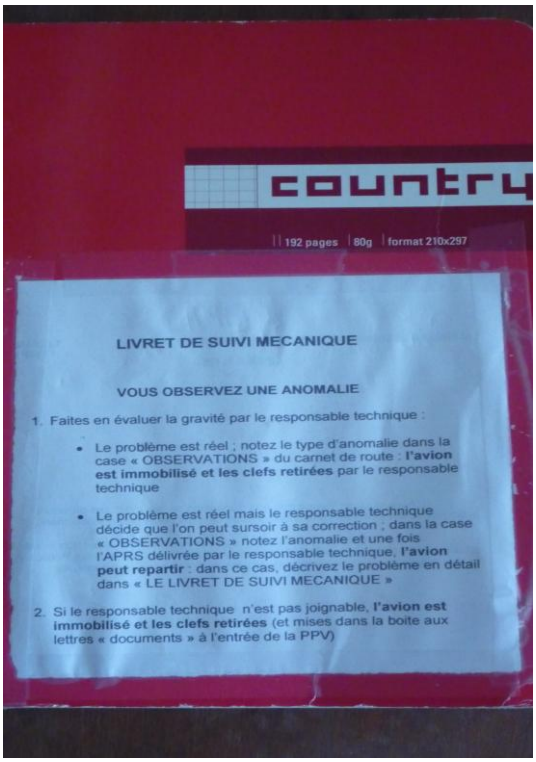
   - Le problème est réel mais le responsable technique décide que l'on peut sursoir à sa correction ; dans la case « OBSERVATIONS » notez l'anomalie et une fois l'APRS délivrée par le responsable technique, **l'avion peut repartir** : dans ce cas, décrivez le problème en détail dans « LE LIVRET DE SUIVI MECANIQUE »

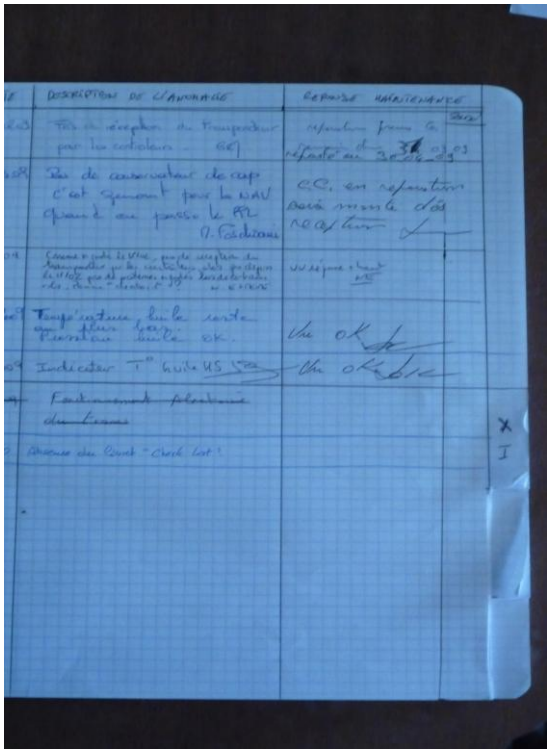
2. Si le responsable technique n'est pas joignable, **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** (et mises dans la boite aux lettres « documents » à l'entrée de la PPV)

REGLES OPERATIONNELLES

Documents

2. Livret de suivi mécanique :


country
192 pages | 80g | format 210x297
LIVRET DE SUIVI MECANIQUE
VOUS OBSERVEZ UNE ANOMALIE
1. Faites en évaluer la gravité par le responsable technique :
• Le problème est réel ; notez le type d'anomalie dans la case « OBSERVATIONS » du carnet de route : **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** par le responsable technique
• Le problème est réel mais le responsable technique décide que l'on peut surseoir à sa correction ; dans la case « OBSERVATIONS » notez l'anomalie et une fois l'APRS délivrée par le responsable technique, **l'avion peut repartir** : dans ce cas, décrivez le problème en détail dans « LE LIVRET DE SUIVI MECANIQUE »
2. Si le responsable technique n'est pas joignable, **l'avion est immobilisé et les clefs retirées** (et mises dans la boite aux lettres « documents » à l'entrée de la PPV)

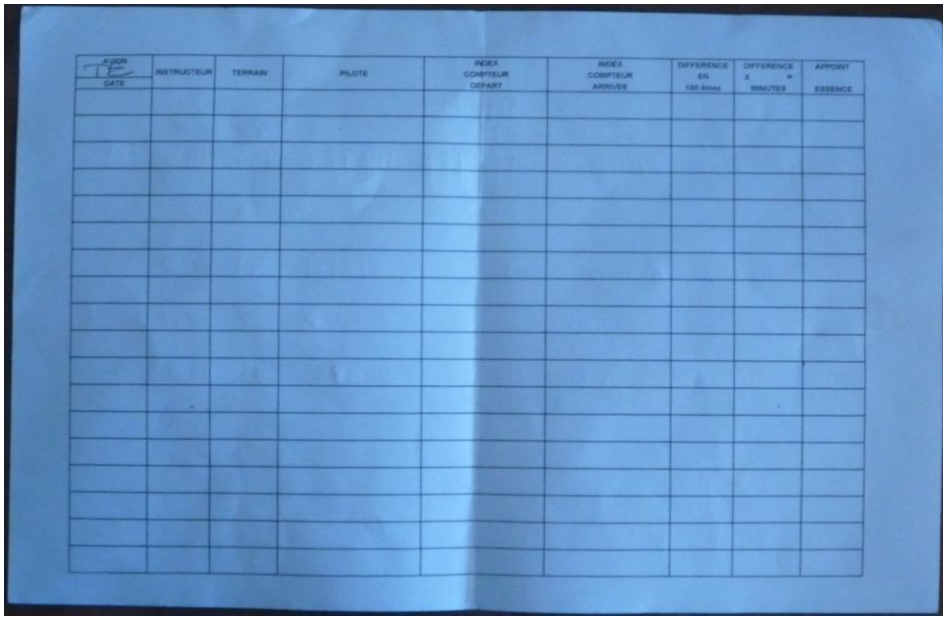


Destiné à servir d'outil de liaison entre deux utilisateurs d'un appareil sur lequel existe une anomalie ; son utilisation est liée à celle de la case « observation » du carnet de route décrite ci-dessus ; il est placé en salle de préparation des vols.

REGLES OPERATIONNELLES

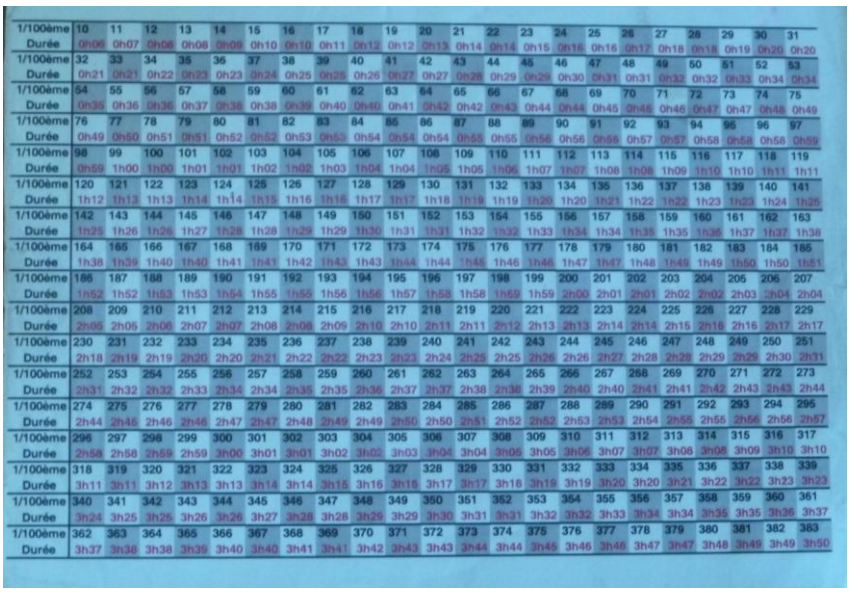
Documents

3. Fiche horaire :



DATE	INSTRUCTEUR	TERRAIN	PILOTE	INDEX COMPTEUR DEPART	INDEX COMPTEUR ARRIVEE	DIFFERENCE EN 100 Aines	DIFFERENCE A MINUTES	APPORT ESSENCE

Placée dans le carnet de route, elle sera également **systématiquement** complétée en fin de vol ;
Elle permet de convertir les unités horométriques en équivalent temps de vol ; les informations d'avitaillement, et notamment leur chronologie (départ ou arrivée) y seront également portées.



1/100ème	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Durée	0h06	0h07	0h08	0h08	0h09	0h10	0h10	0h11	0h12	0h12	0h13	0h14	0h14	0h15	0h16	0h16	0h17	0h18	0h18	0h19	0h20	0h20
1/100ème	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
Durée	0h21	0h21	0h22	0h23	0h23	0h24	0h25	0h25	0h26	0h27	0h27	0h28	0h29	0h29	0h30	0h31	0h31	0h32	0h32	0h33	0h34	0h34
1/100ème	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
Durée	0h35	0h36	0h36	0h37	0h38	0h38	0h39	0h40	0h40	0h41	0h42	0h42	0h43	0h44	0h44	0h45	0h46	0h46	0h47	0h47	0h48	0h49
1/100ème	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97
Durée	0h49	0h50	0h51	0h51	0h52	0h52	0h53	0h53	0h54	0h54	0h54	0h55	0h55	0h56	0h56	0h56	0h57	0h57	0h58	0h58	0h58	0h59
1/100ème	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119
Durée	0h59	1h00	1h00	1h01	1h01	1h02	1h02	1h03	1h04	1h04	1h05	1h05	1h06	1h07	1h07	1h08	1h08	1h09	1h10	1h10	1h11	1h11
1/100ème	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141
Durée	1h12	1h13	1h13	1h14	1h14	1h15	1h16	1h16	1h17	1h17	1h18	1h19	1h19	1h20	1h20	1h21	1h22	1h22	1h23	1h23	1h24	1h25
1/100ème	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163
Durée	1h25	1h26	1h26	1h27	1h28	1h28	1h29	1h29	1h30	1h31	1h31	1h32	1h32	1h33	1h34	1h34	1h35	1h35	1h36	1h37	1h37	1h38
1/100ème	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185
Durée	1h38	1h39	1h40	1h40	1h41	1h41	1h42	1h43	1h43	1h44	1h44	1h45	1h46	1h46	1h47	1h47	1h48	1h49	1h49	1h50	1h50	1h51
1/100ème	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207
Durée	1h52	1h52	1h53	1h53	1h54	1h55	1h55	1h56	1h56	1h57	1h58	1h58	1h59	1h59	2h00	2h01	2h01	2h02	2h02	2h03	2h04	2h04
1/100ème	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229
Durée	2h05	2h05	2h06	2h07	2h07	2h08	2h08	2h09	2h10	2h10	2h11	2h11	2h12	2h13	2h13	2h14	2h14	2h15	2h16	2h16	2h17	2h17
1/100ème	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251
Durée	2h18	2h19	2h19	2h20	2h20	2h21	2h22	2h22	2h23	2h23	2h24	2h25	2h25	2h26	2h26	2h27	2h28	2h28	2h29	2h29	2h30	2h31
1/100ème	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273
Durée	2h31	2h32	2h32	2h33	2h34	2h34	2h35	2h35	2h36	2h37	2h37	2h38	2h38	2h39	2h40	2h40	2h41	2h41	2h42	2h43	2h43	2h44
1/100ème	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295
Durée	2h44	2h45	2h46	2h46	2h47	2h47	2h48	2h49	2h49	2h50	2h50	2h51	2h52	2h52	2h53	2h53	2h54	2h55	2h55	2h56	2h56	2h57
1/100ème	295	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317
Durée	2h58	2h58	2h59	2h59	3h00	3h01	3h01	3h02	3h02	3h03	3h04	3h04	3h05	3h05	3h06	3h07	3h07	3h08	3h08	3h09	3h10	3h10
1/100ème	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339
Durée	3h11	3h11	3h12	3h13	3h13	3h14	3h14	3h15	3h16	3h16	3h17	3h17	3h18	3h19	3h19	3h20	3h20	3h21	3h22	3h22	3h23	3h23
1/100ème	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361
Durée	3h24	3h25	3h25	3h26	3h26	3h27	3h28	3h28	3h29	3h29	3h30	3h31	3h31	3h32	3h32	3h33	3h34	3h34	3h35	3h35	3h36	3h37
1/100ème	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383
Durée	3h37	3h38	3h38	3h39	3h40	3h40	3h41	3h41	3h42	3h43	3h43	3h44	3h44	3h45	3h46	3h46	3h47	3h47	3h48	3h49	3h49	3h50

REGLES OPERATIONNELLES

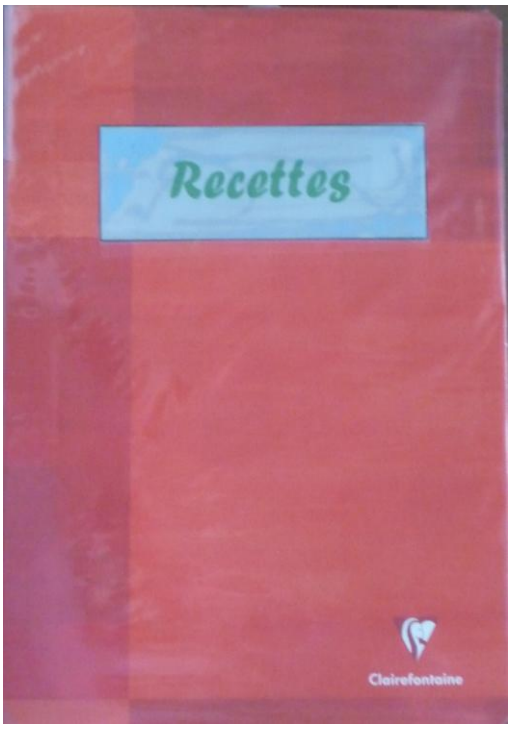
Documents

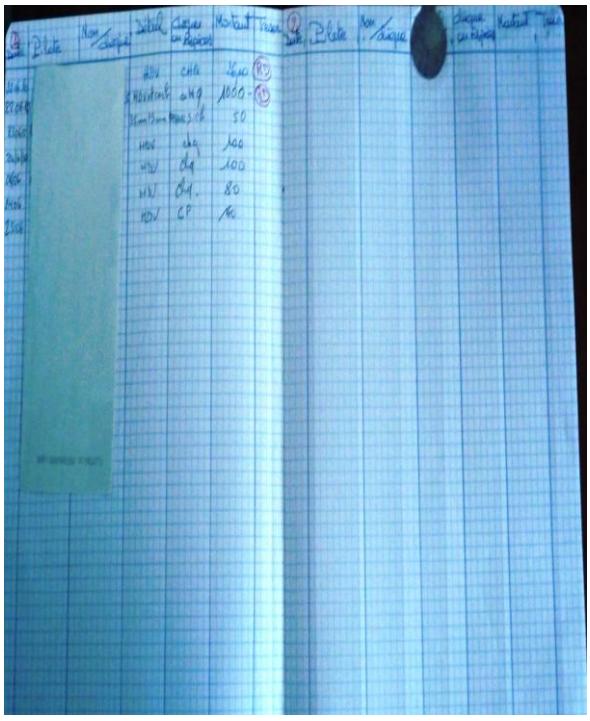
4. Retour d'expérience (REX) et « infos prévention » :

Un classeur contenant des formulaires REX est placé en salle de préparation des vols et est destiné à recevoir, de façon anonyme, la description d'événements que vous avez vécus et qui vous semblent riches d'enseignements pour les autres pilotes du Club ; le Chef-Pilote et les instructeurs se chargeront d'analyser ces faits pour tenter de mettre en place des parades et faire ainsi progresser la sécurité des vols. Un deuxième intercalaire dans ce classeur est destiné à recueillir des informations jugées pertinentes (articles, études, rapports d'enquête, …) en termes de sécurité des vols.

5. Cahier des recettes :

L'alimentation des « compte-pilotes » ainsi que les frais annexes éventuels (essence, taxes, …) doivent être consignés **accompagnés de leur règlement** (par chèque exclusivement) dans un cahier placé à la PPV.





REGLES OPERATIONNELLES

Vols à particularité

1. Atterrissage sur un terrain privé :

L'atterrissage sur un terrain privé est soumis à l'approbation du Président de l'Aéro-club.

2. « Baptêmes » :

Ce type de vol ne peut être effectué que par des pilotes agréés par le Bureau ; pour un pilote non professionnel, outre les critères d'expérience récente, les exigences sont : 200 heures de vol minimum dont 30 sur 12 mois glissants et certificat médical de moins d'un an.
La liste des pilotes agréés est affichée à la PPV et tenue à jour.
Sauf cas particulier (manifestation générant un volume important de baptêmes, pénurie ou absence de pilotes agréés), ce type de vol ne sera pas réalisé par les instructeurs.

3. Activités aériennes particulières :

Seuls sont autorisés à effectuer des vols particuliers (vols en relation avec la protection des biens et des personnes, vols dans le cadre d'une convention signée avec l'association,…), les pilotes désignés « pilotes agréés » par le Bureau.

4. Vols de convoyage :

Le convoyage d'un avion pour raison technique ou opérationnelle est ouvert à tous les pilotes volontaires ou à un élève pilote accompagné de son instructeur, les heures de vol effectuées étant facturées demi-tarif.

5. Vol de montagne :

L'utilisation des avions de l'Aéro-club sur altisurface est interdite. Seul l'usage d'un altiport doté d'une piste en dur est possible sous réserve de posséder une qualification « Montagne » et sous condition d'agrément du Président ; en outre il appartient au pilote demandeur de vérifier les éventuelles restrictions liées aux assurances.

REGLES OPERATIONNELLES

Informatique

1. SITE DE L'AEROCLUB :

L'Aéroclub dispose d'un site public dont l'adresse est : **acvienne.free.fr.**
Ce site met à la disposition de tous des informations pratiques sur l'Aéroclub (contacts utiles, flotte, tarifs, formalités, …) ainsi que les statuts et le manuel d'exploitation.
Une rubrique « Espace Membres » est réservée aux membres du Club (à jour de cotisation) : la demande d'accès se fait en utilisant le formulaire prévu à cet effet dans cette rubrique et en précisant le mot de passe souhaité.
Cet espace est destiné à recueillir des informations non publiques et de consulter entre autre l'état de son compte pilote.

2. ADRESSE ELECTRONIQUE :

Le bureau de l'aéroclub est joignable à l'adresse électronique suivante : **acvienne@free.fr**.

3. MESSAGERIE ELECTRONIQUE :

Le Bureau privilégie la messagerie électronique pour la diffusion rapide et écologique de l'information : il est donc fortement recommandé de figurer sur la liste de diffusion électronique des membres du Club (soit en renseignant votre adresse électronique sur votre fiche d'inscription, soit en envoyant un mail à l'adresse **acvienne@free.fr)** pour avoir accès plus facilement et plus rapidement à toutes les informations utiles.

4. « OPEN FLYER » :

Ce logiciel est dédié à la réservation des avions ; il est accessible à distance via le site de l'Aéroclub ou en local en utilisant le micro-ordinateur installé en salle de préparation des vols en respectant les consignes décrites en 2.04.01**.**

Ce logiciel de réservations respecte les règles décrites en 2.03.01 et 2.03.02 (validité des licences et qualification). En particulier, à échéance de la licence ou du certificat médical d'un membre, son accès au logiciel de réservation est bloqué : un message est généré au préalable pour l'en avertir et lui permettre de communiquer les éléments mis à jour, en fournissant une copie de ces documents (Licence / visite médicale) dans la boîte à lettres prévue à cet effet au club. L'anticipation avec laquelle ce message d'alerte est généré est paramétrable par l'utilisateur.

REGLES OPERATIONNELLES

Informatique

5. FICHIER MEMBRES :

Pour assurer la gestion de l'activité, l'Aéroclub tient à jour un fichier de ses membres qui regroupe les informations suivantes :

- Nom, prénom
- Adresse
- Date et lieu de naissance, profession
- Téléphones
- Licences et qualifications aéronautiques
- Date de validité de la licence et du certificat médical
- Personne à prévenir en cas d'accident
- Solde du compte pilote

Ce fichier est mis à jour au minimum une fois par an, lors de l'inscription annuelle.
Conformément à la loi du 6 janvier 1978 modifiée, dite "Informatique et libertés", vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Pour l'exercer, envoyez un courrier électronique à **acvienne@free.fr**.

6. MATERIEL :

Un micro-ordinateur en libre-service est disponible en salle PPV et permet, outre l'accès au logiciel de réservation, de consulter tous les sites utiles à la préparation d'un vol : pour ce faire plusieurs onglets sont ouverts dès le lancement du navigateur, sur les différents applications (à titre d'exemple : réservation des avions / SIA / Météo France / OLIVIA, etc.).Il dispose d'une imprimante connectée afin d'imprimer les renseignements aéronautiques utiles au vol projeté (Carte météo / Notams…).

Les fournitures nécessaires (papier, cartouches d'encres) sont stockées dans un rangement à la PPV dont la clef est remise à chaque instructeur et également stockée au secrétariat du Club.

REGLES OPERATIONNELLES

Communication

1. **Communication technique et opérationnelle :**

   - **Cahier de suivi mécanique :** voir 3.05.03
   - **REX (retour d'expérience) et « Info Prévention » :** voir 3.05.05

2. **Communication non technique :**

L'Aéro-club diffuse auprès de ses membres deux types de publications :

- « **L'HELICE » :** magazine périodique comportant entre autre une rubrique expression libre ouverte à tous.
- **« QUOI DE NEUF ? » :** feuille de liaison mensuelle numérique éditée par le Bureau et permettant de suivre les activités et la gestion au quotidien du club.

De plus toute communication vers le Bureau peut se faire via l'adresse Mail suivante : **acvienne@free.fr**.

3. **Panneaux d'informations :**

Plusieurs panneaux d'affichage sont présents dans les locaux du Club ; ceux de la PPV sont exclusivement réservés à une information spécifique en lien avec la préparation des vols.

4. **Site de l'Aéroclub « acvienne.free.fr » (voir 3.07.01) :**

Permet d'accéder à de nombreuses informations pratiques ainsi qu'au système de réservation ; permet également la communication entre les membres du Club et le Bureau.

5. **Boite aux lettres « documents » :**

Une boite aux lettres située près de la salle de préparation des vols est destinée à recevoir les photocopies des actes de prorogation ou renouvellement de licence et du certificat médical afin d'assurer la mise à jour et le suivi informatique du système de réservation ainsi que du « Fichier Membres » ; elle sert également à recueillir les clefs des avions arrêtés de vol hors la présence du responsable technique.

CHAPITRE 4: MANUEL D'INSTRUCTION

INSTRUCTION

Manuel d'Instruction

Voir volume spécifique